

**8º CONGRESO ARGENTINO DE ARQUITECTURA DE PAISAJE**  
***“PAISAJE Y TIEMPO”***  
**Eje temático: LA DINÁMICA DEL PAISAJE**

**La Escala del Paisaje Portuario en Tiempos de Contenedores.  
El Puerto de Buenos Aires. Imágenes en Transición**

Autor: Aversa, María

Institución: LEMIT – CIC (Laboratorio de Entrenamiento Multidisciplinario Para la Investigación Tecnológica. Comisión de Investigaciones Científicas, de la Provincia de Buenos Aires)  
Dirección: Avenida 52 entre 120 y 122. La Plata. Buenos Aires. Argentina.  
Correo: [mma\\_arq@yahoo.com.ar](mailto:mma_arq@yahoo.com.ar)

**Resumen**

*Palabras claves: transición – imágenes – identidad – diálogos – reconstrucción temporal del paisaje.*

La identidad de los ambientes portuarios, esta en el imaginario colectivo asociado a diversos acontecimientos, por un lado a un lugar de trabajo arduo –como lo retrato Quinquela-, por otro fue lugar de ingreso de nuestros antepasados –la inmigración europea a principios del siglo XX-. Hay muchas imágenes coligadas al paisaje del puerto y su entorno, pero en esta presentación, nos centraremos en el cambio de actividades del puerto de Buenos Aires de principios del siglo XX a principios del siglo XXI, y su repercusión en el paisaje a partir de la incorporación del contenedor.

Los contextos portuarios son sitios en transición, dinámicos, que expresan la magnitud del paso del tiempo a través del ordenamiento del espacio físico, esto deriva en un cambio del paradigma en cuanto al paisaje que devuelve a la ciudad, ya que no es incorporado en la identidad del porteño. El apilamiento de contenedores en el escenario de algunos puertos –en este caso Buenos Aires- reconstruye paisajes que dialogan –o no- con el ciudadano y el afuera, asimilables -o no- en la dialéctica “puerto-ciudad”, estos espacios están ahí, confieren imágenes del tiempo y el espacio al que corresponden.

Se crean así nuevas identidades referentes al paisaje, hoy día el puerto de contenedores ofrece una perspectiva colorida y geométrica de cajas acumuladas, y de grúas y camiones que se agitan dentro del espacio portuario, hasta ahora la hipótesis que sostenemos es que ese “paisaje otro” es ajeno a la ciudad. Este es el desafío que nos proponemos, reflexionar acerca de la dinámica paisajista del puerto de Buenos Aires y por qué no es incorporado como una imagen de arquitectura paisajística.

## La identidad en las imágenes del puerto de Buenos Aires antes del siglo XXI.

Los puertos son espacios de convergencia de múltiples actividades, personas y objetos, y por tanto entretienen relaciones sociales, económicas, culturales e identitarias en la imagen que proyectan sobre el imaginario social, los elementos del puerto están interrelacionados a partir de una –o varias– actividades, que coexisten en un mismo territorio, tal como es definido por Rolando García, “esta variedad de procesos constituyen *un complejo* que funciona como *una totalidad organizada*” (García. 2006:137). Estos procesos se traducen en imágenes, postales, paisajes que son percibidos desde la ciudad y desde el puerto, o desde las áreas de interfases urbano-portuarias, paisajes que mutan a lo largo del tiempo, como parte de la dinámica urbana, portuaria y paisajística.

“El paisaje siempre ha sido entendido como el resultado de la relación que las sociedades humanas establecen con su medio, como la construcción cultural de su entorno” (Muñoz. 2008). El puerto natural de Buenos Aires representó, primero, la conquista de un territorio virgen, y la fundación de una ciudad en sus orillas, conformando una extensión del paisaje del Río de la Plata, posteriormente, junto al riachuelo, fue el sitio del trabajo, de saladeros, curtiembre y primeras industrias, tal como podemos observar en los cuadros de Benito Quinquela Martín. Al mismo tiempo fue la puerta de entrada de miles de inmigrantes europeos, a principios del siglo XIX, situación que aporta al colectivo imaginario heterogéneos significados en ese paisaje de trabajo, algo nostálgico y melancólico, no obstante con la impronta de esperanza de una nueva vida para quienes llegaban a estas tierras. Figuras 1 y 2.



Figura 1: pinturas de Quinquela. “Día de Trabajo”. “en Pleno Sol”.



Figura 2: Aduana de Taylor, y Muelle de pasajeros. Fuente: Revista Summa (especial Historia). (1957)

## La transición entre el siglo XX y el siglo XXI

Con la capitalidad de Buenos Aires en 1880 era necesario resolver la cuestión de un puerto apto, cómodo y seguro. La construcción científica del puerto de Buenos Aires, constituyó el

principio de nuevos paisajes de puerto y ciudad, el primer proyecto ejecutado fue el de Eduardo Madero en 1883, quedando obsoleto rápidamente por el avance tecnológico e industrial en la navegación. Pero sin dudas daba una idea de ciudad creciente, de un país enriquecido por materias primas y ampliamente reconocido como el “granero del mundo” en conjunto con la ampliación del puerto, con el proyecto de Luis Huergo en 1911 adyacente al anterior en el barrio de Retiro, completando un perfil urbano portuario de silos, galpones, e infraestructura relacionada al puerto agroexportador. Sin dudas un perfil que se mantiene aunque en penumbras detrás de las nuevas tecnologías e instalaciones.

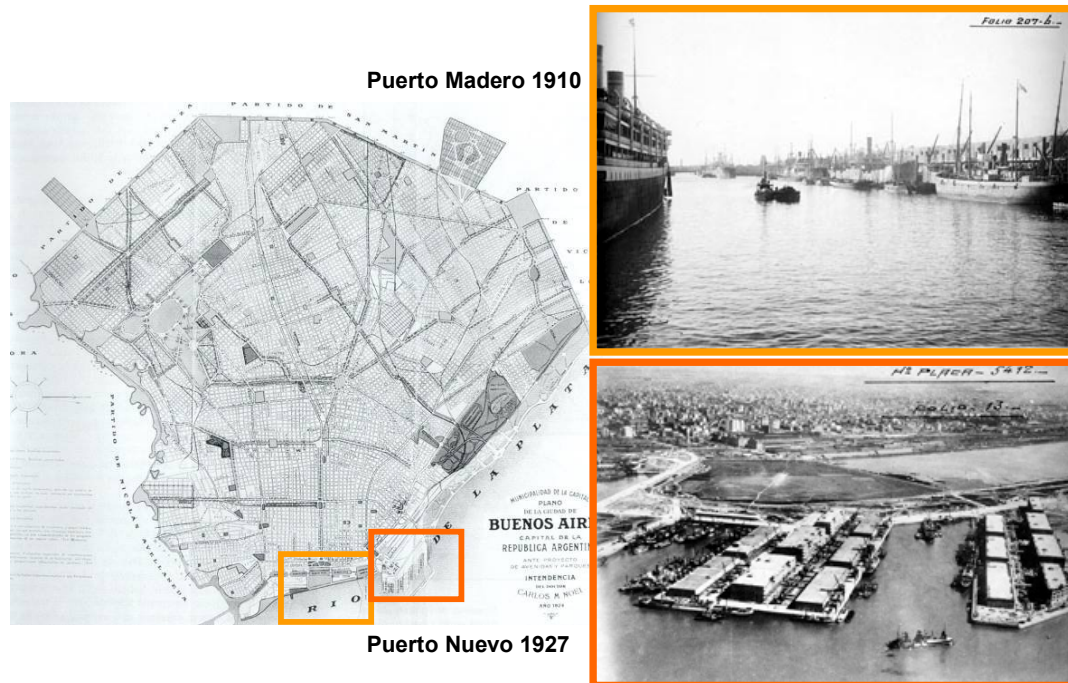


Figura 3: Ubicación de puerto Madero, y puerto Nuevo. Contexto e imágenes 1910 y 1927 respectivamente

Ahora bien, ese puerto fue sufriendo las transformaciones territoriales propias de cada época en función de las circunstancias y consecuencias económicas, sociales, políticas y tecnológicas. Y en ese contexto la dinámica del paisaje es muy coherente con las variables tiempo y espacio. Mientras el cambio permanente es reflejado en el territorio, el imaginario social y colectivo se toma otros tiempos para incorporar los nuevos signos y significados en el paisaje consecuente.

En esa red de relaciones sistémicas, la realidad es omnipresente y da configuraciones paisajísticas, que están sujetas a significaciones colectivas, ideales, contradictorias, socialmente divergentes, que hace “pensar a las sociedades urbanas como lenguaje” (García Canclini. 2005:72)<sup>1</sup>, asimismo Canclini refuerza la idea que la ciudad no es solo una cuestión física, un modo de ocupar el espacio, sino también lugares donde ocurren fenómenos expresivos, que tensionan con la racionalización de la vida social (García Canclini. 2005). En este sentido realidad e idealización se reúnen en la resignificación del paisaje portuario, en la megalópolis<sup>2</sup> multicultural y en su heterogeneidad que desorienta, sumada a la carga del imaginario social urbano indeleble, retomando a García Canclini, “debemos pensar en la ciudad a la vez como lugar para habitar y para ser imaginado” (2005:107), las ciudades inventan y ordenan, se configuran con imágenes, “se vuelven densas con fantasías heterogéneas. La urbe programada para funcionar [...] se desborda y se multiplica en ficciones individuales y

<sup>1</sup> Ibidem 27

<sup>2</sup> Megalópolis es un concepto asociado a las grandes ciudades, que superan los 8 millones de habitantes. Forma parte del concepto de las megaciudades (metrópolis, metápolis, hiperciudad, etc.), en este caso García Canclini toma el concepto advirtiendo las transformaciones presurosas en la concentración urbana de posguerra. (Imaginarios Urbanos)

colectivas" (2005:107)<sup>3</sup>. Esas ficciones, se resignifican en paisajes diversos, aceptados, rechazados, o ignorados.

Le Corbusier prefiguró una imagen en su visita a Buenos Aires (1929), donde la reconoció como "*ciudad de espaldas al río*", al respecto expreso, "No existe nada en Buenos Aires, pero ¡qué línea tan fuerte y majestuosa!" (...) "Buenos Aires no tiene nada de pintoresco ni variedad. Simple encuentro de la Pampa y el océano, es una línea iluminada por la noche de extremo a extremo" (Clarín. 2009), imagino así una ciudad moderna del siglo XXI, donde el Río de La Plata es el horizonte de la ciudad. El puerto es parte del río –el puerto es el río- y la ciudad no es su espalda, solo que no hay dialogo franco –por ahora- entre ellos. Ese dibujo de horizonte y edificios frente al río fue una visión que hoy es reconocible en el paisaje porteño. Figura 4.

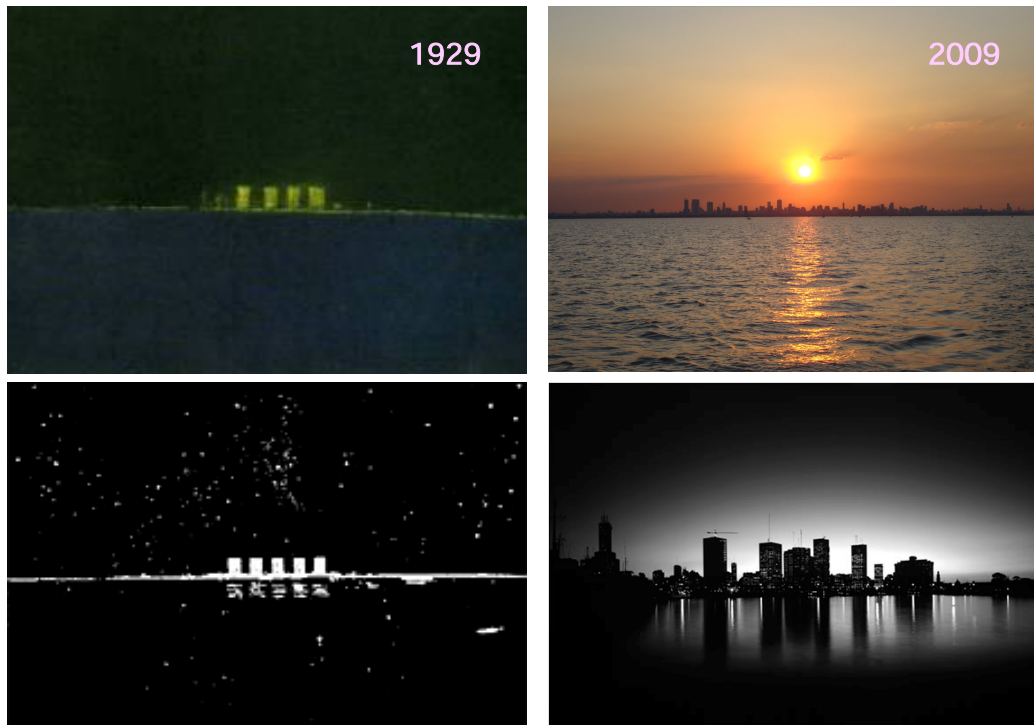


Figura 4: Imaginación y realidad de la configuración del perfil de la ciudad de Buenos Aires. "Muchas estrellas, mucho río y algunos rascacielos" para Buenos Aires según Le Corbusier.

### La reconstrucción temporal del paisaje

De la imagen anterior se desprende la conflictividad de la ciudad imaginada por Le Corbusier exacerbada en la gran metrópolis con edificios multiplicados y autopistas entramadas en el horizonte plano de la pampa, ya no horizontal ni estático desde hace más de un siglo.

Se abren nuevos diálogos entre puerto y ciudad, no siempre amables, cuando ambos individualizan sus sistemas la relación se torna conflictiva, por un lado la ciudad excede los límites geográficos de su planificación y por otro el puerto se reestructura según los patrones internacionales para no resultar obsolescente. Cada uno incorpora sus "soluciones" en sus instalaciones. Así conviven autopistas, barrios precarios (Villa 31 y 31 bis), barrios lujosos (Puerto Madero), transporte pesado y liviano, vías férreas, accesos principales con vías secundarias, etc. La consecuencia es un paisaje del caos, de la fragmentación entre el puerto y la ciudad, de lo inaprensible. Figura 5.

En ese marco escenográfico el contenedor fue incorporado como el elemento fundamental de su operativa actual, el progresivo abandono –o parcial reemplazo - del puerto agroexportador

3 Ibidem 27



para absorber la carga contenerizada, dentro del proceso de reestructuración<sup>4</sup> al que los principales puertos debieron –y deben- adecuarse, configuró otras imágenes, otra identidad, otro paisaje. Un paisaje diferente que no es comprensible desde la mirada tradicional, al respecto Mirko Zardini habla de un nuevo significado del concepto *pintoresco* asociado a un “paisaje donde prevalece la idea del contraste, de la yuxtaposición incongruente, de lo no-finito, de lo irregular, de la variedad, de lo insólito” (Zardini. 2005:211)<sup>5</sup>. Un nuevo concepto de pintoresco urbano que habla de una sociedad, de una ciudad, de un individuo que manipula y comprende el paisaje que lo urbano produce de formas diferentes, que están ligadas a las sensaciones, emociones y percepciones no basada en la razón, que convierten el objeto –el que fuere- en “cualidades estéticas de lo pintoresco. Lo pintoresco es inclusivo, es decir, incorpora a la mirada el paisaje circundante; acepta la expresión individual; elimina la tradicional distinción entre natural y artificial”<sup>6</sup>.



Figura 5: Contexto urbano de inserción portuario. Villa 31 y 31 bis, autopista Illia, estación retiro, y aeroparque J. Newbery. Terminal de contenedores, Río de La Plata.

El puerto de Buenos Aires -el área de las terminales de contenedores- en conjunto con los equipamientos, grúas y áreas logísticas, conforma un paisaje en sí mismo, una imagen geométrica y colorida que recortada de la realidad puede considerarse una forma novedosa de mirarlo, concebirlo y aprehenderlo. Es potencializar la oportunidad del contraste como estrategia de uso y transformación reconocible en lo que a priori se presenta como irreconocible en la imagen que traduce la ciudad de un entorno tan específico como lo es el puerto, no se trata de disfrazar la realidad, sino de reconocer la individualidad presente en los espacios, y en la sociedad, y reunirlos en un paisaje que no excluya ni se autoexcluya, que componga paisaje político, social, económico, físico como parte del paisaje urbano, un paisaje otro co-presente con la ciudad.

## Conclusión

4 Domínguez Roca denomina “proceso de reestructuración portuaria al conjunto de acciones, actividades y procesos que tienen como resultado un cambio significativo en la estructura física, funcional y/o social de un puerto. Estos procesos se desencadenan como consecuencia directa o indirecta de transformaciones tecnológicas, económicas e institucionales y pueden incluir cambios en la configuración territorial del puerto, en el uso de los espacios e infraestructuras portuarias y en las formas de propiedad, tenencia, explotación, gestión y administración de esos espacios e infraestructuras”. el término “reestructuración portuaria” es aplicable a dos tipos de procesos, según Domínguez “reconversión puerto-puerto” y “reconversión puerto-ciudad”, adoptamos estos conceptos para sintetizar las dos alternativas. (Domínguez Roca. 2006: 6),

5 Zardini, Mirko. Capítulo De la Ciudad que Sube, al Paisaje que Avanza, en Solà-Morales, 2005. *Metrópolis. Ciudades, Redes, Paisajes*. Barcelona: Gustavo Gili S.A.

Es arquitecto, trabaja en Italia, dirigió la revista *Casabella y Lotus International*.

6 *Ibidem* 59.

“Los puertos constituyen, históricamente, un elemento urbano y territorial de primer orden, por la riqueza de las relaciones que se han tejido, y que tienen lugar en sus entornos urbanos y territoriales, así como por la especial singularidad de las mismas, dado que no se van a presentar en ningún otro ámbito espacial. De hecho, no hay otra infraestructura de transporte que caracterice tanto a una ciudad como los puertos, para llegar a calificarla como portuaria” (Grindlay Moreno. 2008: 54). En este aspecto el paisaje que conforma un puerto es independiente y distintivo de cualquier otra infraestructura y al mismo tiempo es dependiente de las variables y dinámicas locales y globales.

Entendemos que no todos los paisajes tienen la aceptación colectiva como tal, en ese aspecto las terminales de contenedores generan tanto adhesión como rechazo, están los que miran deslumbrado por la magnitud de esos espacios repletos de cajas coloridas, y los que miran de forma inquietante y con desprecio aquel espacio que perteneció a otras épocas, pero creemos que algo despierta en el imaginario social, que no es un sitio ignorado o desapercibido como paisaje indiferente. Dependerá de cada individuo y su propia carga prerreflexiva. “Para que exista paisaje no basta que exista “naturaleza”; es necesario un punto de vista y un espectador; es necesario también un relato que de sentido a lo que mira y experimenta [...]” (Silvestri. 2001:10), y esa mirada esta sesgada por la memoria, por las emociones y sensaciones individuales.

Es el paisaje del puerto de contenedores una construcción mental de un nuevo periodo de la actividad portuaria, y deberá buscarse la relación con la ciudad que integre y no fragmente los dos sistemas, deberemos pensar si es posible una convivencia ordenada de la metrópolis con las infraestructuras de gran escala, en Buenos Aires conviven a escasos metros el aeropuerto Jorge Newbery, el Puerto Nuevo, la estación Retiro, un sistema multimodal de transporte pero desordenado, a veces incompatible con el resto de la vida urbana.

Y la pregunta reside en pensar cual es el paisaje, el puerto de contenedores en si mismo, o ese recorte, comprendido en su contexto urbano, con todo el aporte positivo y negativo de la dinámica metropolitana?

## Bibliografía

Clarín (2009). *Una Línea Iluminada por la Noche*. Revista Ñ – Variaciones. 09 de mayo de 2009.  
[http://weblogs.clarin.com/revistaenievariaciones/2008/05/09/una\\_linea\\_iluminada\\_por\\_la\\_noche](http://weblogs.clarin.com/revistaenievariaciones/2008/05/09/una_linea_iluminada_por_la_noche)

Domínguez Roca, L., (2006). *Contenedores y Turistas: Reflexiones sobre la Relación entre Ciudad y Puerto a inicios del Siglo XXI*. Revista Geografía, Espacio y Sociedad. Vol. 1, N° 1. ISSN: 1885-7183.

García, R., (2006) *Sistemas complejos*. Conceptos, métodos y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria. Barcelona. España. Gedisa.

García Canclini, N., (1997) *Imaginarios Urbanos*. Eudeba. Buenos Aires. Argentina.

Grindlay Moreno, A., (2008) *Ciudades y Puertos*. Revista: Ciudades. Revista del Instituto de Urbanística de La Universidad de Valladolid. N° 11. Pp 53-80. Valladolid. España.

Muñoz, F. (2008) *Urbanización. Paisajes Comunes, Lugares Globales*. Barcelona. España. Gustavo Gili.

Silvestri, G., (2003) *El Color del Río. Historia Cultural del Paisaje del Riachuelo*. Buenos Aires. Argentina. Editorial de la Universidad Nacional de Quilmes.

Zardini, Mirko. *Capítulo De la Ciudad que Sube, al Paisaje que Avanza*, en Solà-Morales, 2005. *Metrópolis. Ciudades, Redes, Paisajes*. Barcelona: Gustavo Gili S.A.